

**АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА****А.Г. Ефименко***Могилевский государственный университет продовольствия, Efimenko\_ag@mail.ru*

Автомобильный транспорт является одним из обслуживающих подкомплексов агропромышленного производства и в значительной степени выступает как интегратор производственной деятельности сельскохозяйственных, перерабатывающих и обслуживающих организаций, имеющих ряд специфических особенностей, обусловленных почвенно–климатическими условиями, сроками посева, уборки сельскохозяйственных культур и потребления продукции, а также переработки и реализации. Характер агропромышленного производства, значение его продукции для нужд народного хозяйства определяют особенности грузопотоков и перевозок грузов автомобильным транспортом.

В сфере реализации Государственной программы укрепления аграрной экономики и развития сельских территорий на 2011 – 2011 годы общий объем технического перевооружения составляет не менее 8110 млрд. руб. Кроме того, планируются прямая закупка сельскохозяйственной техники в необходимых объемах, а также дальнейшее развитие практики долгосрочной аренды и поставки отечественной техники на основе лизинга; в каждом районе предполагается наладить систему сервисного обслуживания сложной сельскохозяйственной техники дилерскими центрами заводов–изготовителей [1].

Наиболее распространенный, типичный по своим масштабам региональный рынок автотранспортных услуг – это рынок, функционирующий в пределах районного АПК, на котором центральное место занимают государственные автотранспортные организации (подразделения), а среди потребителей услуг – сельскохозяйственные производственные кооперативы.

Грузопотоки в АПК также отличаются неравномерностью, сезонными колебаниями в объеме и структуре перевозимых грузов, зависящего от специализации организаций, региона перевозок. Наибольшей мощности грузопотоки в сельском хозяйстве достигают в период проведения посевной компании и уборки урожая, в их структуре преобладают грузоперевозки топлива, зерновых культур, картофеля, кормов, овощей, фруктов и др. В зимний период мощность грузопотоков снижается, в структуре наибольший удельный вес занимают удобрения, посевные материалы, стройматериалы и другие грузы.

Для оценки работы грузового автотранспорта, используемого в сельском хозяйстве Республики Беларусь, применяется система частных и обобщающих показателей. Частные технико–эксплуатационные показатели позволяют оценить отдельные стороны грузового автотранспорта с точки зрения использования времени их работы, скорости движения, пробега, грузоподъемности и так далее, что является частью таких обобщающих показателей, как производительность работы машин и себестоимость перевозок, с помощью которых оцениваются окончательные результаты работы грузового автотранспорта.

Анализ частных показателей использования грузового автопарка в сельском хозяйстве Республики Беларусь приведен в таблице 1.

Таблица 1 – Анализ частных показателей использования грузового автотранспорта в сельском хозяйстве

Показатели	2009г.	2010г.	Отклонение (+;-)	Темп роста, %
Количество автомобилей, находящихся на балансе организаций, тыс шт.	27	26,3	-0,7	97,4
Общая грузоподъемность, млн тонн	146	142	-4	97,3
Средняя грузоподъемность, т	5,4	5,4	-	100
Автомобиле-дни пребывания машин в хозяйствах,	9855	9600	-255	97,4
в т.ч.:				
автомобиле-дни пребывания в работе	6870	6785	-85	98,7
автомобиле-дни пребывания в ремонте	654	693	+ 39	105,9
Отработано одной машиной за год, дней	195	190	- 5	97,3
Время нахождения машин:				
в наряде, тыс час.	49,4	48,1	- 1,3	97,3
в пробеге, тыс час.	17,2	15,4	- 1,8	89,5
Общий пробег машин, тыс км	859,1	835,1	- 2,4	97,2
Пробег с грузом, тыс км	532,6	484,3	-48,3	90,9
Среднетехническая скорость движения, км/ч	35,0	35,0	-	100
Объем грузооборота, тыс ткм	8758,3	6941,8	- 1816,5	79,3
Средняя загруженность машины, т	4,9	4,6	- 0,3	93,8
Перевезено грузов, тыс тонн	132,3	120,1	- 12,2	90,8
Среднее расстояние перевозки грузов, км	66,2	57,8	-8,4	87,3
Коэффициент технической готовности	0,45	0,42	- 0,03	93,3
Коэффициент использования машин в работе	0,69	0,70	- 0,01	101,4
Коэффициент использования рабочего времени	0,35	0,32	- 0,03	91,4
Коэффициент использования пробега	0,62	0,58	- 0,04	93,5
Коэффициент использования грузоподъемности машин	0,89	0,84	- 0,05	94,4
Выработка на один автомобиль, т-км	42	41	- 1	97,5

На основании рассчитанных данных, приведенных в таблице 1 видно, что объем грузооборота в 2010г. по сравнению с 2009г. снизился на 20,7%. За 2010г. общий пробег автопарка составил 835,1 тыс. км., что на 2,4 тыс км меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Коэффициент использования пробега за 2010г. составил 0,58, что на 6,5 % меньше, чем в 2009г. Наблюдается снижение коэффициента использования грузоподъемности на 5,6% в 2010г. по сравнению с 2009г., общей грузоподъемности автомобилей на 2,7 %, средней фактической загруженности на 6,2%.

Анализ обобщающих показателей эффективности использования грузового автотранспорта приведен в таблице 2.

Таблица 2 – Анализ обобщающих показателей эффективности использования грузового автотранспорта

Показатели	Годы			2010 г. в % к 2008 г.
	2008	2009	2010	
Затраты труда, чел.-ч:				
на перевозку 1 т груза	1,16	1,17	1,15	99,3
10 т-км	0,35	0,38	0,22	80,5
Объем в расчете на 1 автомобиле-час:				
перевозок, т	2,91	2,80	2,33	87,4
грузооборота, т-км	145,0	125,0	90,4	62,3
Объем в расчете на 1 автомобиле-день:				
перевозок, т	280,4	190,5	101,2	36,1
грузооборота, т-км	895,8	796,0	673,2	75,7
Объем в расчете на 1 среднесписочный автомобиль:				
перевозок, т	1189,6	1248,1	891,6	74,9
грузооборота, тыс т-км	41,0	46,2	37,2	90,7
Себестоимость 1 т-км, руб.	895,7	1425,8	963,7	107,6

Данные, приведенные в таблице 2, показывают, что в сельскохозяйственных производственных кооперативах Республики Беларусь в 2010 г. по сравнению с 2008 г. произошло снижение объема перевозок и грузооборота в расчете на один автомобиле–час на 12,6% и 37,7%; на автомобиле–день – соответственно на 63,9% и 24,3% и в расчете на один среднесписочный автомобиль соответственно на 25,1% и 9,3%. Себестоимость 1 т–км за исследуемый период возросла на 7,6%, что связано, в первую очередь, с ростом цен на топливо.

Построение эффективной модели автотранспортного обслуживания сельского хозяйства основывается на рациональных маршрутах перевозки и графиках (расписания) доставки продукции организациям (потребителям), т.е. маршрутизации перевозок. При составлении согласованных графиков доставки продукции организациям (потребителям) на первом этапе выполняется расчет базового рынка и его рациональный радиус с указанием потребности потребителей в автотранспортных услугах.

Показатель общей емкости рынка автотранспортных услуг в сельском хозяйстве позволяет вычислить доли автотранспортных организаций (подразделений) на данном рынке и определить тип их конкурентной структуры.

$$D_i = \frac{Q_i}{V} \times 100\%$$

где  $D_i$  – доля на рынке каждой  $i$ -й организации,

$Q_i$  – объем предложения на рынке каждой  $i$ -й организации,

$V$  – общая емкость рынка автотранспортных услуг.

Определяя базовый рынок, выполняется маркетинговое исследование всего рынка, который состоит из абсолютного потенциала рынка (емкости) и текущего потенциала рынка. Разрыв между текущими и абсолютными уровнями спроса указывает на степень развитости или неразвитости рынка автотранспортных услуг в сельском хозяйстве. Чем больше этот разрыв, тем выше потенциал роста глобального спроса, и наоборот, чем разрыв меньше, тем ближе уровень насыщения рынка услуг в сельском хозяйстве.

Абсолютный потенциал рынка разделен на две зоны: полный реальный спрос, который включает реализацию услуг автотранспортных организаций (подразделений) и их прямых конкурентов, действующих на том же рынке; зона, соответствующая объему невыраженного спроса, которая обозначает долю еще неохваченного рынка.

Важным является расчет издержек, с помощью которых можно определить рациональный радиус действия автотранспортных организаций (подразделений) по обслуживанию организаций (потребителей) и тариф, при котором будет обеспечена нормальная прибыль (тариф за единицу услуг будет равен средним издержкам).

В целом необходимо отметить, что основой планирования грузоперевозок являются графики перевозок, составленные на основе систематизации заключенных договоров, поданных заявок, изучения грузопотоков. Расписания и графики должны обеспечить удовлетворение потребностей потребителей автотранспортных услуг, максимальное использование вместимости автотранспортных средств, минимизацию затрат времени на перевозку, регулярность грузоперевозок, эффективность использования грузового автотранспорта, взаимосвязь с другими видами транспортных средств, а также минимизация порожних пробегов грузового автотранспорта.

#### ***Список использованных источников***

1. Государственная программа укрепления аграрной экономики и развития сельских территорий на 2011 – 2015 годы. – Минск: ГИВЦ Минсельхозпрода, 2011. – 85 с.